



Trasporto, i limiti del monopolio

Una vera fusione tra Atc e Acft basata sulla convenienza, ma la gara serve

Paolo Natali

PRESIDENTE COMMISSIONE
TERRITORIO E AMBIENTE

A margine dell'udienza conoscitiva della Commissione Territorio Ambiente e Infrastrutture, dedicata all'esame dei possibili scenari futuri di Atc, vorrei fare alcune osservazioni sulle prospettive di riforma del trasporto pubblico locale. Ci sono due aspetti da considerare. Il primo riguarda la liberalizzazione dei servizi (che non implica necessariamente la loro privatizzazione). A tale proposito credo che condizioni di monopolio che si protraggono da lunghissimo tempo non siano idonee a produrre efficienza, efficacia ed economicità e, quindi, qualità del servizio ai costi minimi possibili: è pertanto interesse degli utenti che si attuino procedure di gara tali da rappresentare uno stimolo verso l'innovazione e l'ottimizzazione organizzativa da parte dei gestori. Naturalmente compete all'ente pubblico stabilire i requisiti che le aziende concorrenti devono rispettare: in primo luogo la salvaguardia dei lavoratori coinvolti, i livelli di servizio richiesti (tra i quali l'obbligo di servire anche zone per le quali non esista una convenienza economica), le tariffe ed i requisiti di sicurezza. Ovviamente questo potere di regolazione e controllo va esercitato anche in corso di gestione. Il secondo nasce da un'esigenza d'integrazione fra le aziende pubbliche di servizio che operano in territori limitrofi: tale integrazione, che può portare a vere e proprie fusioni, è suggerita ancora da ragioni di efficienza, efficacia ed economicità (da verificare attentamente caso per caso) nel senso che possono prodursi, grazie ad essa, ottimizzazioni nelle aree marginali e sinergie gestionali tra unità organizzative omogenee. La grande dimensione aziendale può pure giocare un ruolo positivo in sede di partecipazione a gare per l'aggiudicazione del servizio. È peraltro evidente che al crescere della dimensione aziendale e, conseguentemente, del bacino servito, s'indebolisce il legame con il territorio e si rende più ardua la possibilità d'indirizzo e controllo da parte delle istituzioni locali. È quello che sta accadendo in materia di servizi idrici e di gestione rifiuti, ove la dimensione di Hera, tendenzialmente regionale, impone un rapido adeguamento del modello di governance, oggi basato sugli Ato provinciali strumento d'indirizzo, monitoraggio e controllo del gestore da parte degli enti locali e sull'Autorità regionale di vigilanza, organo monocratico di valutazione e consulenza sulla qualità dei servizi. In materia di servizi

energetici esiste solo l'Autorità nazionale per l'energia elettrica ed il gas: il drammatico incidente di S. Benedetto ha tra l'altro evidenziato la necessità, per gli enti locali, di dotarsi di strumenti di governance oggi assenti. Per quanto riguarda il trasporto esiste, a Bologna, Srm, una spa pubblica che, oltre a detenere la proprietà delle infrastrutture e delle reti, svolge funzioni di Agenzia, e della quale andrebbero riviste le funzioni e l'assetto patrimoniale. Insomma, i due aspetti (liberalizzazione del mercato ed integrazione delle aziende) presentano ciascuno opportunità e rischi che vanno governati ed i due rispettivi procedimenti richiedono tempistiche differenziate, che non dovrebbero condizionarsi a vicenda. Viceversa nel trasporto pubblico i tempi della liberalizzazione sono stati alquanto accelerati, generando timori e resistenze, anche comprensibili, che hanno prodotto proroghe, condizionate all'avvio di processi d'integrazione anche parziali (rispetto ai quali i sindacati hanno espresso motivate riserve) che rischiano di realizzarsi non in quanto se ne è verificata la convenienza e la fattibilità ma in quanto utili ad allontanare comunque nel tempo le temute gare. A questo punto si dovrebbe prendere atto del circolo vizioso in cui si è caduti, rendendo indipendenti i due percorsi, e ridefinirne la tempistica in modo da recuperare un circolo virtuoso nel quale trovi spazio un'autentica integrazione-fusione tra le aziende, anche oltre Bologna e Ferrara, competitiva in sede di gara.